



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 60]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मार्च 9, 2001/फाल्गुन 18, 1922

No. 60]

NEW DELHI, FRIDAY, MARCH 9, 2001/PHALGUNA 18, 1922

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 9 मार्च, 2001

सं. टीएमपी/112/2000-सीएचपीटी.—महापत्रन न्याम अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुमार चेन्नई पत्रन न्यास (सीएचपीटी) के 4.8 टन के लिए मेक के आयातित ईएफएलटी के लिए किराया प्रभारों के निर्धारण के प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएमपी/112/2000-सीएचपीटी

चेन्नई पत्रन न्यास (सीएचपीटी)

आवेदक

आदेश

(फरवरी, 2001 के 14वें दिन पारित किया गया)

यह मामला 4.8 टन के लिए मेक के आयातित इलैक्ट्रिक फोर्क लिफ्ट ट्रक (ईएफएलटी) के लिए किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए चेन्नई पत्रन न्यास (सीएचपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से सम्बन्धित है।

2. सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव में कहा है कि उसने ₹10 लासिंग लिएड, ब्रिटेन से 4.8 टन क्षमता का एक ईएफएलटी खरीदा था और उसका प्रयोग पैकेटों की सुपुर्दग्गी/प्राप्ति के प्रयोग के अलाया केवल कटेनरों से/तक पैकेटों के अवतारण/भरण के लिए ही किया जाता है। सीएचपीटी ने इस ईएफएलटी का किराया प्रभार प्रति पारी अध्यवा उसके किसी भाग के लिए ₹4650/-

रुपए प्रस्तावित किया है। पतन द्वारा यह किशाया प्रभार इस उपकरण की 8 वर्ष के आधिक कार्य-काल और अनुमानित प्रचालन एवं अनुरक्षण छर्च तथा उपयोगिता पर विचार कर निर्धारित किया गया है।

3.1. प्रस्ताव की प्रतियोगी मुख्य प्रयोक्ताओं/पतन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि सम्पादकों को परिचालित की गई थी। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नलिखित है-

चौराझ यात्रा नीचरक भंड (सीएचपीटी)

- (i) ईएफएलटी का किशाया प्रभार पहले 1365/- रुपए प्रति पारी था। टीएचपीटी ने दिनांक 22 मार्च 2000 के अपने आदेश से किशाया प्रभार 100% तक बढ़ा दिए थे। तदनुसार, सीएचपीटी इस समय 6 टन तक कमता वाले ईएफएलटी/टीएफएलटी का किशाया प्रभार 2730/- रुपए प्रति पारी वसूल कर रहा है।
- (ii) आधुनिक और नए उपस्कर केवल उत्पादकता में सुधार के लिए ही खरीदे गए हैं; और, इसलिए 4650/- रुपए का वर्तमान प्रस्तावित सशोधन उपयोग नहीं है, विशेषत जब पिछली वृद्धि मई 2000 से ही प्रभावी हुई थी।
- (iii) चूंकि नये खरीदे गए ईएफएलटी की कमता केवल 4.8 टन है इसलिए 2730/- रुपए की वर्तमान दर को ही बिना कोई परिवर्तन किए जारी रखने की अनुमति दी जाए।

मछास याणिज्य एवं उद्योग मंडल (एमसीसीआई)

- (i) 5 टन कमता की पावर क्रेन/फोर्ट लिफ्ट ट्रक की वर्तमान दरों के मान के अनुसार दर 2730/- रुपए प्रति पारी है। अतः पतन न्यास का 4650/- रुपए वसूल करने का प्रस्ताव बहुत अधिक वृद्धि वाला है।
- (ii) पतन न्यास ने अपने परिकलन से किशाया प्रभारों, उपस्कर के 8 वर्ष के कार्य-काल पर भी विचार किया है।
- (iii) 'प्रधालन लागत' शीर्ष के अतर्गत पतन न्यास ने 3,50,000/- रुपए का आकड़ा दर्शाया है। आश्वर्य है कि बिल्कुल वही लागत अनुरक्षण के लिए भी दर्शाई गई है। विशेषत सामग्री वारटी अवधि के दौरान सामग्री की अनुरक्षण लागत विनिर्माता द्वारा बदली जानी चाहिए और इसे प्रयोक्ता पर नहीं लाला जा सकता।
- (iv) वाहन की लागतों और जीवन-दृक्क का अधिक वस्तुनिष्ठ विश्लेषण करने से अधिक साम्यवृत्त प्रति पारी दर सुनिश्चित होगी।

भारतीय जहाज़शानी निगम (एससीआई)

- (i) इस समय, सीएचपीटी की दरों के मान से फोर्क लिफ्ट ट्रक की दर आधी-पारी हेतु देव न्यूनतम प्रभार सहित 2730/- रुपए प्रति पारी है। जब उत्तर सेवा की विनिर्दिष्ट दर पहले ही उपलब्ध है तो इसी दर को नई फोर्क लिफ्ट पर भी लागू किया जाएगा। वर्तमान उपस्कर बदलने पर यदि प्रभार संशोधित किए जाते हैं तो दरों के मान से अस्थिरता बढ़ेगी।
- (ii) हालांकि वर्तमान प्रश्नालक्ष में आधी पारी के किसाया प्रभार का प्रावधान है परंतु पत्तन द्वारा इस नवे ईएफएलटी का कुछ घटे प्रयोग करने पर भी पूरी पारी प्रभार वसूल करने का कारण स्पष्ट नहीं किया गया है।
- (iii) प्रधालन लाखस और अनुरक्षण लागत के लिए प्रति 3,60,000/- रुपए की वसूली का आधार लागत-पत्र में नहीं दिया गया है जो कि बहुत अधिक संगता है।
- (iv) पर्यवेक्षण प्रभार, कुल प्रधालन लागत और अनुरक्षण लागत का 40% माना गया है। साझेगियों हेतु 20% भारारण प्रभार पर चूंकि पहले ही विचार किया जा चुका है, अत "प्रधालन लागत" और "अनुरक्षण लागत" कीर्ति के अधीन पर्यवेक्षण प्रभार मजदूरी लागत का केवल 40% होगा।
- (v) लागत पत्र में मूल्यहास का परिकलन करते समय उपस्कर के अवशेष मूल्य का प्रावधान है। चूंकि उपस्कर के अवशेष मूल्य पर विचार नहीं किया गया है अत मूल्यहास उत्थोग में अपनाई जा रही सामान्य पद्धति के अनुसार होगा। कम्पनी अधिनियम, 1956 के अनुसार विचाराधीन उपस्कर का मूल्यहास केवल 7.07% प्रति वर्ष है, प्रस्तावित किया जा रहा 12.5% प्रतिवर्ष नहीं।
- (vi) सीएचपीटी ने व्याज 18% प्रति वर्ष माना है, जो न केवल बहुत अधिक है अपितु काल्पनिक भी है क्योंकि भारतीय रिजर्व बैंक के मानदर्शक सिद्धात के अनुसार बैंक की दैनिक शेष पर वर्तमान अधिकतम छायाँ लेने की दर 16.5% प्रतिवर्ष है। परंतु हम परिकलन प्रयोजनों हेतु छायाँ हरे से सकते हैं। तदनुसार, यार्जिक समीकृत व्याज 9% प्रतिवर्ष होगा।
- (vii) सीएचपीटी ने फोर्क लिफ्ट ट्रक से एक वर्ष में केवल 450 पारियों के लिए कार्य करने का अनुमान लगाया है। उपस्कर की भींग और पत्तन के भीतर एकाधिकार स्थिति पर विचार करने पर यह महसूस किया गया कि 720 पारियों उपयुक्त हो सकती है, विशेष रूप से जब पत्तन एक घटे के प्रयोग के लिए भी पूरी पारी का प्रभार वसूल करना चाहता है। पत्तन न्यास 6 अवकाश दिवसों को छोड़कर वर्ष में 359 दिन कार्य करेगा; और, इस धारणा के बावजूद, औसतन एक पारी प्रतिदिन की अनुरक्षण/छायाँ/मरम्मत आदि के लिए आवश्यकता होगी, फोर्क लिफ्ट का प्रयोग एक दिन में दो पारियों के लिए किया जा सकता है, जिससे 720 पारियों प्रतिवर्ष होगी।
- (viii) उपर्युक्त बातों पर विचार करने के पश्चात एससीआई द्वारा सौंधार किए गए लागत-पत्र में 2000/- रुपए प्रति पारी लागत दर्शाई गई है।

हिन्दुस्तान याणिक्य मंडल (एचसीसी)

- (i) दावाकृत पर्यवेक्षण प्रभार बहुत अधिक है और यह सेवाओं का भाग नहीं है क्योंकि इन्हे आयात अनुप्रयोगन और प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो के लिए भुगतान किए गए घाट-जुल्क में शामिल किया गया है।
- (ii) परिकलित प्रभार बहुत अधिक है और यह लगभग 2500/- रुपए होना चाहिए जिससे बेहतर उपयोगिता को बढ़ावा मिल सके।
- (iii) इस ईएफएलटी का उपयोग बहुत अधिक बढ़ाया जा सकता क्योंकि प्रत्येक कार्यदिवस को इस पत्तन न्यास द्वारा एससीएल कार्गो का प्रहस्तन किया जाता है। 2500/- रुपए प्रति पारी की दर निर्धारित करना उचित

चेन्नई कस्टम हाउस एजेंट्स संघ (सीसीएचएए)

- (i) लागत-पत्र मे मूलधन राशि पर ब्याज और प्रतिलाभ 18% दर्शाया गया है। चूंकि परिस्पति का मूल्यहास भी प्रभारित किया गया है अत ब्याज और मूलधन पर प्रतिलाभ को 10% तक सीमित किया जा सकता है।
- (ii) वार्षिक कार्य-पारियो की कुल सख्ता 450 मानी गई है, जो बहुत कम है। इसे एक वर्ष की अवधि के लिए 600 माना जा सकता है और यदि आवश्यक हो तो बाद मे पुन निर्धारण किया जा सकता है।

केटेनर शिपिंग लाईन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

उन्होंने कोई टिप्पणी नहीं की है।

4. प्रारम्भिक सदीका के आधार पर सीएचपीटी को लागत विवरण पर और आगे सूचना/स्पष्टीकरण की और इसके साथ ही प्रयोक्ताओं की टिप्पणियो पर अपने मत देने को कहा गया था। लागत विवरण के सदर्भ मे उठे बिदुओं का संक्षिप्त सार निम्नलिखित है।

- (i) 'प्रति-घटा' के स्थान पर 'प्रति-पारी' आधार पर किराया प्रभार प्रस्तावित करने के कारण।
- (ii) समान क्षमता वाले ईएफएलटी की उपलब्धता और उपयोग की पूर्व प्रवृत्तियों।
- (iii) प्रचालन, अनुरक्षण, पर्यवेक्षण और भड़ारण लागतो के निर्धारण का आधार और इस बात की पुष्टि कि ये लागत वृद्धि योग्य है अथवा नहीं।

5. सीएचपीटी ने हमारे द्वारा उठाए गए सभी बिदुओं का उत्तर दिया है। पत्तन ने प्रयोक्ताओं की टिप्पणियो पर अपने मत भी दिए है। सीएचपीटी के उत्तरों का सार निम्नलिखित है।

- (i) यथास्थिति बोर्ड के जलसानो और घाट पर कार्गो के प्रहस्तन हेतु छाँक लेबर बोर्ड के मजदूर दलों की आपूर्ति के अनुरूप ईएफएलटी की आपूर्ति 'प्रति-पारी' आधार पर की गई है। किराया प्रभार तदनुसार पारी आधार पर प्रस्तावित है।
- (ii) समान क्षमता के ईएफएलटी की उपलब्धता और उपयोग की तुलना नहीं की जा सकती, क्योंकि इस प्रकार का यह पहला ईएफएलटी खरीदा गया है। चूंकि एक दिन मे केवल एक पारी/दो पारी कार्य करना अपेक्षित है इसलिए 450 कार्य पारियों प्रति वर्ष पर आधारित परिकलन सही है।
- (iii) सीएचपीटी ने प्रचालन और अनुरक्षण पर होने वाले खर्च की पूर्व प्रवृत्तियो का व्योरा दिया है और स्पष्ट भी किया है कि पर्यवेक्षण और भड़ारण लागत वृद्धि-योग्य लागत नहीं है।

6. इसके अलावा सीएचपीटी ने विभिन्न प्रयोक्ताओं द्वारा की गई टिप्पणियो पर अपने मत भी दिए है, जिसके मुख्य बिंदु निम्नलिखित हैं।

- (i) यदि वर्तमान उपस्कर की दर से तुलना की जाती है तो नए प्राप्त उपस्कर का किराया प्रभार अधिक पूजी लागत के कारण सदैव अधिक होगा।
- (ii) सामान्य सञ्चारधन के दौरान, सीएचपीटी ने इस कार्य की दरो मे केवल 100% वृद्धि का प्रस्ताव किया जबकि लागत घाटा लगभग 377% था। यदि सीएचपीटी इसे लागू करता है तो सञ्चारित प्रशुल्को द्वारा पूरा घाटा समाप्त किया जा सकता है, पुराने ईएफएलटी के किराया प्रभार नए उपस्कर हेतु अब प्रस्तावित किराया प्रभार के कमोबेश समान ही होगे।
- (iii) सामान्यत जब कम अवधि के भीतर उपस्कर खरीदा जाता है तो बिना किसी प्रशुल्क वृद्धि के वही दरे लागू

- (iv) कार्गो के लिए अदा किए जाने वाले घाट-शुल्क में ईएफएलटी के पर्यवेक्षण प्रभार शामिल नहीं है।
7. तत्पश्चात्, सीएचपीटी ने 20% की दर पर नियोजित पूँजी (आरओसीई) पर प्रतिलाभ पर विधार करते हुए किशाया प्रभार संजोधित करके 4760/- रुपए प्रति पारी कर दिया है। पहले सीएचपीटी ने 18% आरओसीई के आधार पर किशाया प्रभार तय किया था।
8. इस मामले की संयुक्त सुनवाई 25 जनवरी 2001 को सीएचपीटी में की गई थी। संयुक्त सुनवाई के समय निम्नलिखित निवेदन किए गए थे

घोषित पत्रन स्थास (सीएचपीटी)

- सीएचपीटी इस द्रक पर किए गए भारी निवेश की वसूली करना चाहता है।
- सामान्य संशोधन के समय क्रेन भाड़ा और उपस्कर किशाया गतिविधि के अतर्गत घाटा 300% से अधिक था। महापत्तन प्रश्नुलक प्राधिकरण ने केवल 100% वृद्धि की अनुमति दी थी। अत 2730/- रुपए प्रति पारी का वर्तमान प्रभार परिकलित किया गया था, अन्यथा यह 4500/- रुपए से अधिक हो सकता है।
- कार्य-काल, प्रबंधन आदि के लिए हमें सरकार के मार्गदर्शी सिद्धांतों का सख्ती से पालन किया है।
- कामबद्धी आदि को भी प्रति पारी लागत के परिकलन के समय ध्यान में रखा गया है।
- नए ईएफएलटी का प्रयोग करने की प्रयोक्ताओं पर कोई बाध्यता नहीं है।
- केवल उपभोज्य वस्तुओं के खर्च को ही खाते में लिया गया है। अत 'वारटी' का कोई मतलब नहीं है।

घोषित पत्रन नीभरक संघ (सीपीएसए)

- हम पुराने ईएफएलटी से खुश हैं। नया ईएफएलटी हम पर क्यों थोपा जा रहा है?
- यदि नए ईएफएलटी की दर पुराने की अपेक्षा अधिक है तो हमें नए ईएफएलटी की आवश्यकता नहीं है। इस प्रकार नया ईएफएलटी बेकार पड़ा रहेगा।

तमिल बाणिज्य मंडल (टीसीसी)

- जब कटेनर टर्मिनल का शीघ्र ही नियोजित किया जा रहा है तो अब नया ईएफएलटी क्यों खारीदा गया है?
- यदि भिन्न ईएफएलटी की भिन्न-भिन्न दरे होंगी तो व्यवसाय को परेशितियों से अधिक दरे वसूल करने में कठिनाई होगी।

घोषित स्टीमर एंड संसाधन संघ (सीएसएप)

- लागत परिकलन में 25% कामबद्धी का अमुमान बहुत अधिक है।
9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के सदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है
- यदि पत्रन से क्रेन/फोर्क लिफ्ट द्रक किशाये पर लिए जाते हैं तो उसके लिए वसूल किए जाने वाले विहिष्ट प्रभार सीएचपीटी की दरों के मान से शामिल हैं। 5 टन की भारता वाले फोर्क लिफ्ट द्रकों के वर्तमान किशाया

- (ii) सीपचंडीटी का यह बयान सही है कि यह उप-कार्य सामान्य सशोधन के सभय साजस्व घाटा लगभग 377% दर्शा रहा था परतु इस प्राधिकरण द्वारा केवल 100% प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति दी गई थी। परतु इससे यह गलत प्रभाव पड़ता है कि इस प्राधिकरण ने पत्तन को नुकसान उठाते हुए प्रचालन की अनुमति दी थी। हालांकि इस कार्य की दरे साजस्व घाटे के यथा उपयुक्त स्तर तक नहीं बढ़ाई गई है परतु इस प्राधिकरण ने पिछले सामान्य सशोधन के सभय प्रशुल्क सशोधित किए थे जिससे कुल मिलाकर वर्ष 2000-01 और 2001-02 के लिए 20% की दर पर पत्तन के लिए नियोजित पूँजी पर वाहित प्रतिलाभ मिलता। ऐसा होने से इस उप-कार्य के अतर्गत दरों में सशोधन के पश्चात जारी घाटे को अन्य प्रशुल्कों में वृद्धि करके अन्यत्र समायोजित किया गया था।
- (iii) अपने बेड़े में मौजूद फोर्क लिपट द्रकों के समान नए खरीदे गए ईएफएलटी को भी मुख्यतः कट्टनरों के भरण/अवतारण हेतु पत्तन द्वारा किराये पर सिया जा सकेगा। मौजूद एफएलटी की आधी-पारी दरे भी है। नए ईएफएलटी के मामले में पत्तन ने तर्क दिया है कि उसने कार्गो के प्रहस्तन के लिए सीएलबी और पत्तन न्यास के मजदूर दलों की आपूर्ति के समान केवल पूरी पारी दर निर्धारित की है। बोर्ड और तट पर प्रचालनों के लिए मजदूरी की आपूर्ति का उदाहरण सही नहीं है। ईएफएलटी का प्रयोग कट्टनरों के भरण/अवतारण के लिए किया जाएगा; और, समान प्रयोजन के लिए मौजूदा एफएलटी को अर्थ-पारी के लिए भी किराए पर सिया जाता है। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए, नए ईएफएलटी के लिए भी आधी-पारी दर रखना उचित है। इस पर विवार किए बिना, यह अवश्य मानना होगा कि प्रति-घटा आधार पर किराया प्रभारों का निर्धारण अधिक उचित होगा; अतः पत्तन को सुझाव दिया जाता है कि वह अपने प्रशुल्कों का अगला सामान्य सशोधन करते समय इसे अपनाने हेतु इसकी जांच करे।
- (iv) 5 टन क्षमता के एफएलटी की वर्तमान दर पर नए ईएफएलटी के प्रचालन पर पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा पहले दिए गए तर्कों में कुछ दम है। जिस सेवा के लिए ईएफएलटी किराये पर सिया गया है उसकी सेवा का स्वरूप और उसकी क्षमता मौजूदा एफएलटी के कमोडेश समान ही है। अतः समान क्षमता वाले एफएलटी पर लागू दरों पर ईएफएलटी किराये पर सेवा उचित है। वर्तमान दरों के मान में भी अलग-अलग एफएलटी के लिए अलग-अलग दरे निर्धारित नहीं की गई है। 5 टन क्षमता के एफएलटी के पूरे बेड़े के लिए यह एकसमान पूल दर है।

यदि अधिक दर निर्धारित की जाती है तो स्पष्ट है कि वेब्रई पत्तन नीभरक साध को ईएफएलटी के कम उपयोग का खतरा उठाना पड़ेगा, जिसके सदस्य एफएलटी के मुख्य प्रयोक्ता है। इससे भी महत्वपूर्ण बात यह है कि सबुत्ता सुनवाई के दौरान पत्तन ने यह भी उल्लेख किया है कि ईएफएलटी किराये पर सेवा की प्रयोक्ताओं पर कोई बाध्यता नहीं है।

नए उपस्कर के अधिक पूँजी लागत के बारे में पत्तन का पृथक दर निर्धारित करने का सर्क विधिसम्मत है। पत्तन को यह स्वीकार करना ही होगा कि पत्तन में समान सेवाओं के लिए प्रशुल्क भी समान होने चाहिए। पृथक दर केवल तभी हो सकती है जब अधिक सेवा दी जाए अथवा बहुत अधिक लागत पर नई सुविधा दी जाती है।

नए उपस्कर पर पूँजी लागत की वसूली न करना केवल अल्प कालिक घटना होगी, जिसे केवल उपस्कर की प्राप्ति की तारीख और प्राप्ति के तत्काल पश्चात किए जाने वाले प्रशुल्कों के अगले सामान्य सशोधन के बीच की अवधि तक सीमित किया जा सकता है। प्रशुल्क के अगले सामान्य सशोधन में, नए उपस्कर की लागत स्पृत ही पत्तन के पूँजी आधार में जुड़ जाएगी और तदनुसार पत्तन द्वारा पत्तन के पश्चात यात्री किराये और माल-भाड़े में सशोधन नहीं किए जाते।

परिवहन के अन्य क्षेत्रों से इसी तर्क का अनुकरण किया गया है। कोई भी यात्रु सेवा प्रचालक अपने बेड़े में प्रत्येक भवा विमान ज्ञायिल करने के तत्काल पश्चात विमान किराये में सशोधन नहीं कर सकता। रेलवे द्वारा प्रत्येक गेज परिवर्तन परियोजना अथवा बेड़े में परिवर्द्धन/आधुनिकीकरण पूरा करने के पश्चात यात्री किराये और माल-भाड़े में सशोधन नहीं किए जाते।

पत्तनों के मामले में भी जब नए बर्थ का निर्माण किया जाता है और प्रयोग में लाया जाता है अथवा मौजूद बर्थ में कोई नई क्लेन लगाई जाती है तो बर्थ किराया अथवा घाट-शुल्क संशोधित नहीं किया जाता है। जब यदि समर्पित सुविधा निर्मित की जाती है केवल तभी उसके लिए पृथक दर अन्वित अवधि में विनिर्दिष्ट की जाती है। अन्यथा उपर्युक्त सभी मामलों में आवधिक सामान्य समीक्षा के समय प्रश्नलिखों में संशोधन किए जाते हैं। यह स्वीकार करना पड़ेगा कि प्रतिस्थापन और आधुनिकीकरण एक सतत प्रक्रिया है और प्रायः यह प्रक्रिया दरों के मान को अस्थिर करने का कारण तब तक नहीं हो सकती, जब तक संशोधित/नई दरों के तत्काल निर्धारण के लिए कोई आपवादिक परिस्थिति उत्पन्न न हो।

- (v) उपर्युक्त स्थिति के प्रकाश में नए ईएफएलटी को एफएलटी के वर्तमान पूँज का भाग माना जा सकता है और तदनुसार पत्तन वर्तमान दरों पर किराया प्रभार वसूल कर सकता है।
- (vi) उपर्युक्त निर्णय के मद्देनज्ञार सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए लागत विवरणों की गहराई से छानबीन नहीं की गई है क्योंकि यह एक व्यार्थ कथायद होगी।

10. परिणमस्वरूप, उपर्युक्त तकाँ और समग्र विचास्विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण सीएचपीटी के प्रस्ताव को अस्वीकार करता है। सीएचपीटी को अपनी दरों के मान में निर्धारित 5 दिन क्षमता के एफएलटी के लिए और नए ईएफएलटी के मामले में भी वर्तमान किराया प्रभार वसूल करने का निर्देश दिया जाता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/असाधारण/2000]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

New Delhi, the 9th March, 2001

No. TAMP/112/2000-CHPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal for fixation of hire charges for 4.8 tonne Linde make imported EFLT of Chennai Port Trust (CHPT), as in the Order appended hereto.

SCHEDULECase No.TAMP/112/2000-CHPT

The Chennal Port Trust (CHPT)

Applicant

ORDER(Passed on this 14th day of February, 2001)

This case relates to a proposal received from the Chennal Port Trust (CHPT) for fixing hire charges for a 4.8 Tonne Linde make Imported Electric Fork Lift Truck (EFLT).

2. In its proposal, the CHPT has stated that an EFLT of 4.8 tonne capacity has been purchased by it from M/s. Lansing Linde, United Kingdom and is exclusively used for destuffing / stuffing packages from / to the containers in addition to the use of delivery / receipt of packages. The CHPT has proposed the hire charges for this EFLT at Rs.4650/- per shift or part thereof. This hire charge has been worked by the Port considering the economic life of the equipment as 8 years and based on estimated operation & maintenance expenditure and utilisation.

3. Copies of the proposal were circulated to main users / representative bodies of port users for their comments. The comments received from them are summarised below:

Chennal Port Stevedores Association (CPSA)

- (i). The hire charge for the EFLT was Rs.1365/- per shift earlier. The TAMP in its order dated 22 March 2000 increased the hire charges by 100%. Accordingly, the CHPT is presently charging Rs.2730/- per shift towards hire charges of EFLT / DFLT having capacity upto 5 Tonne.
- (ii). Modern and new equipment are brought only to improve productivity; and, therefore, the present proposed revision of Rs.4650/- is not warranted especially when the last increase was effected only in May 2000.
- (iii). Since the capacity of the newly procured EFLT is only 4.8 tonnes, the existing rate of Rs.2730/- may be allowed to continue without any change.

The Madras Chamber of Commerce and Industry (MCCI)

- (i). As per the present Scale of Rates for Power Crane / Fork Lift Truck of 5 tonnes capacity, the rate is Rs.2730/- per shift. Therefore, the Port Trust proposal to charge Rs.4650/- is a very steep hike.
- (ii). The Port Trust has also taken in its calculation of hire charges, the life of the equipment as only eight years.
- (iii). Under the heading 'operations cost', the port trust has shown a figure of Rs.3,50,000/-. Surprisingly, exactly the same cost is also shown for maintenance. The maintenance cost particularly of materials during the warranty period must be replaced by the manufacturer and can not be passed on to the user.
- (iv). A more objective analysis of the costs and life cycle of the vehicle will enable a more equitable rate per shift.

The Shipping Corporation of India (SCI)

- (i). At present, in the Scale of Rates of the CHPT there is a rate for fork lift truck which is Rs.2730/- per shift with a minimum charge payable for half shift. Since a specific rate for the said service is already available, the same shall be made applicable to the new fork lift also. If the charge is to be revised whenever an existing equipment is replaced it will lead to instability of the Scale of Rates.

- (ii). While the present tariff provides for hire charges for half a shift, the reason for charging full shift charges on this new EFLT even for a few hours usage has not been explained by the port.
- (iii). The basis for levy of Rs.3,50,000/- each towards operation cost and maintenance cost is not given in the cost sheet which seems to be on the higher side.
- (iv). Supervision charges are taken as 40% of the total operation cost and maintenance cost. Since the storage charges at 20% is already taken into consideration for the materials, the supervision charges should be 40% of the labour cost only under the heading "operation cost" and "maintenance cost".
- (v). The cost sheet does not provide for scrap value of the equipment while calculating the depreciation. Since no scrap value is considered, depreciation should be in line with the general practice followed in industry. As per the Companies Act 1956, depreciation for the equipment under consideration is only 7.07% per annum and not 12.5% per annum as is being proposed.
- (vi). The CHPT has assumed interest @ 18% per annum, which is not only high but also imaginary as currently the bank's maximum lending rate as per RBI guideline is 16.5% per annum on daily balances. However, for calculation purposes, we can take half-year rates. Accordingly, the equated interest per year will work out to 9% per annum.
- (vii). The CHPT has estimated the fork lift truck to be operational for only 450 shifts in a year. Considering the demand for the equipment and the monopolistic situation inside the port, it is felt that 720 shifts can be considered as appropriate especially when the port trust wants to charge the full shift charge, even for an hour's usage. Except for the 6 closed holidays, the port trust will be working for 359 days in a year; and, even assuming that one shift per day, on an average, will be required for maintenance / breakdown / repairs, etc., the fork lift can be used for 2 shifts a day which works out to 720 shifts annually.
- (viii). A cost sheet worked out by the SCI after considering the above points shows the cost per shift as Rs.2000/-.

The Hindustan Chamber of Commerce (HCC)

- (i). The supervision charge claimed is quite high and this does not form part of the services as the same is covered in the import application and wharfage paid for the cargo being handled.
- (ii). The charges calculated are too high and the same shall be around Rs.2500/- to encourage better utilisation.
- (iii). The utilisation of this EFLT can be much higher as on each working day LCL cargo is handled by the port trust. The rate can reasonably be fixed at Rs.2500/- per shift; and, the half shift option must also be available.

The Chennai Custom House Agents Association (CCHAA)

- (i). The cost sheet indicates interest and return on capital amount to 18%. Since depreciation of the asset is also charged, the interest and return on capital can be limited to 10%.
- (ii). The total number of working shifts per annum is taken as 450, which is too low. The same can be taken as 800 for a period of one year and if necessary can be re-worked later.

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

4. Based on a preliminary scrutiny, the CHPT was asked to give further information / clarification on the cost statement as well as its observations on the users' comments. The main points in reference arising out of the cost statement are briefly summarised hereunder:

- (i). The reasons for proposing hire charges on a 'per-shift' basis instead of a 'per-hour' basis.
- (ii). Past trends of availability and utilisation norm for similar capacity EFLT.
- (iii). Basis of determining the operation, maintenance, supervision and storage costs, and confirmation whether these are incremental costs.

5. The CHPT has replied to all the points raised by us. The Port has also furnished its observations on users' comments. The CHPT replies are briefly summarised below:

- (i). In line with the supply of gangs of the Dock Labour Board and the CHPT for handling of cargo on board vessels and wharf respectively, the EFLTs are supplied on a 'per-shift' basis. The hire charges are accordingly proposed on a shift basis.
- (ii). Availability and utilisation of EFLTs of similar capacity cannot be compared, as this EFLT is the first of its kind to be purchased. Since it is expected to work only for one shift / two shifts a day the calculation based on 450 working shifts per annum is in order.
- (iii). CHPT has furnished past trends of expenditure incurred on operation and maintenance, and also clarified that supervision and storage cost are not incremental cost.

6. In addition to this, the CHPT has furnished its observations on the comments made by different users, the salient points of which are given below:

- (i). The hire charges for newly acquired equipment will always be on the higher side, when compared with the rate for existing equipment, in view of higher capital cost.
- (ii). During general revision, the CHPT has proposed only a 100% increase in the rates for this activity even though the cost deficit was around 377%. If the CHPT had applied entire deficit to be covered by revised tariffs, the hire charges of old EFLTs would have been more or less equal to the hire charge now proposed for the new equipment.
- (iii). Normally, for equipment purchased within a short span only the same rates can be applied without any tariff increase.
- (iv). Supervision charges for EFLT is not covered in wharfage paid for cargo.

7. Subsequently, the CHPT revised the hire charges to Rs.4780/- per shift considering a return on capital employed (ROCE) @ 20%. Earlier, the CHPT worked out hire charges based on a ROCE of 18%.

8. A joint hearing in this case was held at the CHPT on 25 January 2001. At the joint hearing, the following submissions were made:

The Chennai Port Trust (CHPT)

- (i). CHPT wants to recover the heavy investment made in this Truck.
- (ii). The deficit at the time of general revision was more than 300% under craneage & equipment hire activity. TAMP has allowed only a 100% increase. Hence, the existing charge of Rs.2730/- per shift was arrived at otherwise it will be over 4500/-
- (iii). For the life, manning, etc., we have strictly followed the Government guidelines.

- (iv). Downtime, etc., have also been taken into account while calculating the cost of per shift.
- (v). There is no compulsion on the users to use the new EFLT.
- (vi). Only expenditure on consumables has been taken into account. Therefore, 'warranty' has no implication.

Chennal Port Stevedores Association (CPSA)

- (i). We are happy with the old EFLT. Why a new EFLT is forced on us?
- (ii). If the rate of the new EFLT is higher than the old one, then we will not requisition for the new one. So, the new EFLT will remain idle.

The Tamil Chamber of Commerce (TCC)

- (i). Why has the new EFLT been purchased now when the container terminal is going to be privatised soon?
- (ii). If different EFLTS have different rates then the trade will have difficulty in recovering higher rates from the consignee.

The Chennal Steamer Agents Association (CSAA)

25% downtime estimated in the cost calculation is too high.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The CHPT Scale of Rates contains specific charges to be levied when cranes / fork lift trucks are hired out by the Port. The existing hire charges for fork lift trucks of 5 tonne capacity is Rs. 2730/- per shift with a minimum of Rs. 1365/- per half-shift. It is noteworthy that this rate has been approved by this Authority in April 2000.
- (ii). The CHPT's statement that this sub-activity was showing a revenue deficit of about 377% at the time of general revision but an increase in tariff of only 100% was allowed by this Authority is correct. But it gives a wrong impression that this Authority had allowed the Port to operate under a loss. Eventhough the rates under this activity have not been increased to the level as warranted by revenue deficit, this Authority had revised tariffs at the time of the last general revision which would have yielded a desired return on capital employed for the Port as a whole for the year 2000-01 and 2001-02 @ 20%. That being so, the deficit which continued even after the revision of rates under this sub-activity had been adjusted elsewhere by increase in other tariffs.
- (iii). The new EFLT procured, like the existing forklift trucks in its fleet, will also be hired out by the Port mainly for stuffing / destuffing of containers. The existing FLTs have rates for half shift also. In case of the new EFLT the Port has argued that it has prescribed only a full shift rate in line with supply of DLB and Port Trust labour gangs for handling of cargo. The analogy of supply of labour for on board and shore operations is not correct. The EFLT will be used for stuffing / destuffing of containers; and, the existing FLTs are hired out for half a shift also for similar purpose. In view of this position, it is reasonable to have a half shift rate for the new EFLT also. Irrespective of this, it must be recognised that prescription of hire charges on a per-hour basis will be more reasonable; the Port is, therefore, advised to examine this for adoption at the time of the next general revision of its tariffs.
- (iv). The arguments advanced by the port users for operating the new EFLT at the existing rate for FLTs of 5 tonne capacity have some force. The nature of service for which the EFLT is hired and its ci or F1 It

FLTs. Even in the existing Scale of Rates, separate rates are not prescribed for individual FLTs. It is a common pool rate for the entire fleet of FLTs of 5 Tonne capacity.

The danger of underutilisation of the EFLT, if a higher rate is prescribed, has been clearly brought out by the Chennai Port Stevedores Association, whose members are the main users of the FLTs. Significantly, the Port has also mentioned during the joint hearing that there is no compulsion on the users to hire the EFLT.

The Port's argument about higher capital cost of the new equipment warranting a separate rate is valid. The Port must also realise that for similar services in the Port, the tariffs have to be similar. Only when the service rendered varies or a new facility is created at a huge cost, can there be a separate rate.

Non-recovery of capital cost on new equipment will only be a short term phenomenon confined only to the period between the date of procurement of equipment and the next general revision of tariffs following immediately after the procurement. In the next general revision of tariff, the cost of the new equipment gets automatically added to the capital base of the Port and accordingly return is allowed on the enhanced capital employed by the Port.

Similar logic is seen to be followed in other sectors of transportation. An Airline operator does not revise the airfare immediately after every addition of new aircraft to the fleet. Passenger fares and freight are not revised by the Railways after completion of each and every gauge conversion project or fleet augmentation / modernisation.

Even in case of Ports, berth hire or wharfage is not revised when a new berth is constructed and put into use or when a new crane is installed in the existing berth. Only when a dedicated facility created, a separate rate for that is specified in the interim period. Otherwise, in all cases narrated above, revision of tariffs takes place at the time of periodic general review. It is to be recognised that replacement and modernisation is a continuous process and such process should not be a reason to destabilise the Scale of Rates frequently, unless an exceptional circumstance emerges warranting an immediate prescription of revised / new rates.

- (v). In the light of the position discussed above, the new EFLT can be treated as a part of existing pool of FLTs and hire charges be levied by the Port accordingly at the existing rates.
 - (vi). In view of the above decision, the costing details submitted by the CHPT are not scrutinised in depth as it will be an infructuous exercise.
10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority rejects the proposal of the CHPT. The CHPT is directed to levy the existing hire charges for FLTs of 5 tonne capacity prescribed in its Scale of Rates, even in the case of the new EFLT in reference.

S SATHYAM, Chairman
[Advt /III/IV/143/Exty./2000]